

СЕВЕРНЫЙ ПУТЬ

ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ
И ДОРПРОФСОЖА
СЕВЕРНОЙ ЖЕЛ. ДОР.

№ 71 (1885)
пятница
16 июня
1944 г.
Выходит по средам,
пятницам и воскресеньям
Цена 15 коп.

„Нет сомнения в том, что советский народ и впредь своим героическим трудом и напряжением всех своих усилий обеспечит непрерывный рост производственных сил страны для скорейшего и окончательного разгрома немецко-фашистских захватчиков“.

Сталин.

Инициатива череповецких вагонников

Боевые операции Красной Армии, непрерывно развивающаяся социалистическая промышленность и сельское хозяйство требуют от железнодорожников всемерного увеличения перевозок. А чтобы больше грузить, быстрее продвигать грузы необходимо изо дня в день увеличивать действующий парк вагонов.

Промышленность и вагоностроительные заводы усиленно снабжают железнодорожный транспорт подвижным составом, однако в условиях Отечественной войны они не успевают полностью удовлетворить всю потребность в вагонах. В связи с этим инициатива череповецких вагонников—развернуть строительство подвижного состава у себя на месте, используя части вагонов, списанных с парка дороги, имеет огромное государственное значение.

Своей инициативой череповецкие вагонники показали замечательный пример, как должен думать и действовать каждый железнодорожник во время Отечественной войны. Интересы государства, интересы обороны Родины они ставят на первый план, они смело и энергично берутся за новое, небывалое на железных дорогах дело. Они берутся за то, что раньше делалось на вагоностроительных заводах. Они знают, что предстоит огромные трудности в осуществлении принятых обязательств, но смело идут навстречу этим трудностям, чтобы решительно, мужественно их преодолеть и смело осуществить свои замыслы, направленные на дальнейшую помощь Родине.

Вагонники Череповца обращаются с призывом—поддержать их начинание, развернуть строительство вагонов во всех депо и вагоноремонтных пунктах, дать стране несколько составов новых вагонов. Нет сомнения, что все работники дороги, все в ком бьется пламенное сердце советского патриота, единодушно поддержат это замечательное начинание и сделают ценный вклад в дело железнодорожного транспорта, в дело победы над врагом.

Строительство новых вагонов нельзя рассматривать только как дело одних вагонников. Это задача всех служб, это общедорожная задача, и решаться она должна комплексно, всеми работниками. Без помощи электриков не могут двигаться станки в вагонных депо. В ряде предприятий имеется незагруженное оборудование, которое можно использовать на строительстве вагонов. Так на лесораме в Вологде имеется станок, производящий вагонную обшивку. Работники Вологодского вагоноремонтного завода могут не только выполнить план выпуска запасных частей для вагонов, но и перевыполнить его. Лесные организации могут обеспечить строительство лесом. Надо использовать все возможности и помочь вагонникам в их патриотическом деле.

Партийные организации дороги обязательно череповецких вагонников должны довести до сознания буквально каждого работника, организовать дело так, чтобы все службы, все предприятия оказывали помощь вагонникам. На дороге найдется немало таких инициаторов, которые в свободное от работы время могут изготовить отдельные детали и части для вагонов. Следует только рассказать о государственном значении начинания череповецких вагонников, поднять инициативу каждого железнодорожника. Людей смекалистых, творчески думающих у нас очень много. Надо только по-настоящему возглавить творческую инициативу рабочих и инженерно-технических работников.

Вагонники Череповца вскрыли большой резерв увеличения подвижного состава. Этот резерв должен быть использован полностью.

ОСВОИМ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ВАГОНОВ

Патриотическое начинание вагонников Череповца

Наша промышленность в дни Отечественной войны занята в основном производством всего необходимого для обороны социалистической родины, для победы над немецко-фашистскими захватчиками. В этих условиях она не может полностью снабдить транспорт подвижным составом. Однако все больше вагонов требуют увеличивающиеся перевозки и освобожденные от врата магистрали.

Чтобы оказать еще большую помощь нашей Родине, коллектив рабочих, служащих и инженерно-технических работников Череповецкого вагонного участка пришел к выводу, что у себя на месте можно развернуть строительство новых двухосных, грузовых вагонов, платформ, полувагонов, используя для этой цели части вагонов, списанных с парка дороги.

Мы решили до конца 1944 года дать стране целый состав вагонов в количестве 70 единиц, построив 35 двухосных крытых вагонов, 10 платформ, 25 полувагонов. В июне мы выпустили 4 вагона, в июле—11, в августе, сентябре, октябре, ноябре и декабре—по 12 вагонов.

Постройка новых вагонов из числа списанных с инвентаря возможна и в других вагонных депо и вагоноремонтных пунктах дороги.

Мы надеемся, что вагонники Северной дороги поддержат наше начинание и дадут стране несколько составов новых вагонов.

- Гробов,**
начальник вагонного участка.
Бабушкин,
начальник вагоноремонтного пункта.
Мазолецкий,
секретарь партбюро.
Максимов,
председатель месткома.

Высокая выработка норм

Массовым перевыполнением норм выработки отвечают на обращение московских железнодорожников перерывные стахановцы цеха промывки депо Шарья, где мастером А. Губин.

20 мая слесарь-экипажник тов. Коцеев сменное задание выполнил на 270 процентов, слесарь по ремонту дышел П. Калиногородский—на

300 процентов. Слесарь по ремонту поршней П. Душевин и арматурщик Лобанов сменное задание выполняют на 290 процентов.

Хорошо выполняют свои обязательства слесарь З. Кошевич, слесарь-экипажник В. Шадрин. Их производительность труда—180-200 процентов.

От Советского Информбюро

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 14 ИЮНЯ

В течение 14 июня на Карельском перешейке наши войска, преодолевая сопротивление противника, продолжали вести наступательные бои, в ходе которых овладели сильно укрепленными опорными пунктами обороны финнов КУТЕРСЕЛЬКА, ЯРВИ, МУСТАЛОВО, РИВАЛИНЯКИ, МЮЛЛЮМЯКИ, МАСЕЛЬКА, КОРПИКОЛЯ.

На других участках фронта—без перемен. За 13 июня на всех фронтах в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 13 самолетов противника.

Удары нашей авиации по аэродромам противника

В ночь на 13 и в ночь на 14 июня наша авиация дальнего действия нанесла массированные удары по аэродромам противника. Бомбардировке были подвергнуты аэродромы немцев в районах—Бреста, Белостока, Барановичи, Минска, Бобруйска, Орши. В момент налета нашей авиации на аэродромах находилось много немецких самолетов.

В результате бомбардировки возникли многочисленные пожары. Горели самолеты, склады горючего и боеприпасов. Пожары сопровождалась сильными взрывами. В результате налетов нашей авиации, уничтожено большое число самолетов противника.

Восемь наших самолетов не вернулись на свои базы.

На Карельском перешейке наши войска продолжали наступление. Противник ввел в бой свежие силы и оказывал сопротивление, опираясь на многочисленные оборонительные сооружения, расположенные между озерами. Наши пехотные и танковые части, поддержанные артиллерией и авиацией, сломали сопротивление противника и овладели несколькими

опорными пунктами обороны финнов. Особенно ожесточенные бои происходили сегодня в районе Кутерселька и Ярви. К исходу дня наши войска овладели этими сильно укрепленными опорными пунктами. Н.ское соединение за три дня уничтожило свыше трех тысяч вражеских солдат и офицеров, 30 орудий, 25 минометов и 80 пулеметов. По неполным



Стахановцы 12 дистанции пути, выполняющие нормы выработки на 175 процентов. Слева направо: Н. Н. Комиссарова, А. А. Петухова и Л. Т. Соколова. Фото Я. Кисина.

НАВСТРЕЧУ ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА

Повышенное задание выполнено с честью

Вступая на дежурство 13 июня, смена дежурного по Бабаевскому отделению, т. Смирнова на основе социалистического соревнования обеспечила сдачу большого количества поездов на соседние отделения.

Особенно хорошо работали дежурный по станции Тихвин т. Морозкин, дежурный по депо Антонов и начальник станции т. Померанцев. Дежурный по станции Подборное Павлов, несмотря на исключитель-

ные трудности, обеспечил прием и сдачу поездов с Октябрьской дороги.

Дежурный по Бабаевскому складу топлива т. Староверов организовал быстрое снабжение паровозов.

Главный кондуктор поезда № 1411 тов. Александров по-стахановски делал маневры и привел состав на станцию Череповец раньше графика на 2 часа 30 минут.

И. Щечков,
начальник Бабаевского
отделения движения.

Растет производительность труда

На Вожегодском складе топлива развернулось социалистическое соревнование по профессиям. В результате этого производительность труда в целом по складу в апреле была выполнена на 159,5 процента.

Закрепив достигнутые успехи, коллектив склада топлива готовится достойно встретить Сталинский День железнодорожника. Производительность труда в мае выполнена на 164,1 процента, а в первую декаду июня—на 174 процента.

Особенно хорошо работает на распиловке дров бригада тов. Прище-

пова, подымавшая производительность труда со 185 процентов в мае до 233,3 проц. в первую декаду июня. Бригады Корниловой, Чешкова, Коробкова в июне также значительно улучшили выполнение измерителей.

Впереди идет смена дежурного по складу тов. Швецова. В мае производительность труда смены в целом составила 175 проц., а в первую декаду июня 199,5 процента.

Г. Вялкин,
секретарь Вожегодского
узлового парткома.

данном бойцы этого соединения захватили у финнов 70 орудий, 40 минометов, 126 пулеметов и 10 складов с боеприпасами, продовольствием и военным имуществом. Взято много пленных. Наша авиация наносила бомбово-штурмовые удары по опор-

ным пунктам и коммуникациям противника. Советские летчики сожгли железнодорожный эшелон, разгромили автоколонну, уничтожили 6 артиллерийских батарей и взорвали 3 крупных склада с боеприпасами.

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА ЗА 15 ИЮНЯ

На КАРЕЛЬСКОМ перешейке войска ЛЕНИНГРАДСКОГО фронта, продолжая развивать наступление, прорвали в районе МУСТАМЯКИ—КУТЕРСЕЛЬКА вторую сильно укрепленную долговременную оборонительную полосу финнов. В течение 15 июня войска фронта овладели сильно укрепленными опорными пунктами обороны противника МУСТАМЯКИ, КАННЕЛЯРВИ, СЮКИЯЛЯ, НЕУВОЛА, ВАММЕЛЯРВИ, РАСВАТТУ, МЯТСЯКЮЛЯ, ЛАУТАРАНТА, форт ИНО, ИНОНКОЮЛЯ, МАРТИЛАНМЯКИ, ХИЕККАНИЕМИ, СИРКИЯНСАРИ, ЛЕППЯСЕНМЯКИ, ТРОИЦКОЕ, РИСТОЛОВО, МАЛДЕ КАЙДАЛОВО и железнодорожными станциями МУСТАМЯКИ и ИНО.

В итоге шестидневных наступательных боев войска ЛЕНИНГРАДСКОГО фронта прорвали две сильно укрепленные долговременные оборонительные полосы финнов, продвинулись вперед до 40 км, расширив прорыв до 75 км по фронту. В ходе прорыва первой и второй оборонительных полос противника войсками фронта уничтожено и захвачено более 500 долговременных оборонительных сооружений, преодолено три мощных полосы противотанковых и противопехотных заграждений (эскарпы, рвы, надолбы) и глубоко эшелонированные минные поля. Только в трех узлах сопротивления второй оборонительной полосы противника МУСТАМЯКИ, КУТЕРСЕЛЬКА, САХА-КЮЛЯ захвачено более 50 железобетонных и броневых артиллерийских и пулеметных сооружений.

По предварительным данным, за пять дней наступательных боев, с 10 по 14 июня войска фронта захватили следующие трофеи: орудий разного калибра—235, минометов—180, пулеметов—400. Кроме того, уничтожено орудий разного калибра более 200 и пулеметов более 450. Противник понес огромные потери в живой силе.

На других участках фронта—без перемен. За 14 июня на всех фронтах в воздушных боях и огнем зенитной артиллерии сбито 12 самолетов противника.

Улучшить уход за буксами

Из всех случаев брака, вызвавших задержку поездов, за пять месяцев этого года 45 процентов произошло по неисправности букс.

Кроме того, за пять месяцев на дороге отцеплено 333 вагона с рисками и задиром осевых шеек.

На Вологодском участке из всех случаев брака 41 процент составляет горение букс. Исакогорский вагонный участок имеет 25 процентов отцепок вагонов с рисками и задиром осевых шеек.

В результате греения букс на Вологодском и Няндомском участках было 3 случая излома осевых шеек, которые только случайно не привели к серьезным последствиям.

Отцепки вагонов по горению букс стали буквально бичом работы вагонников. Много неприятностей они приносят движению и паровозникам.

Так происходит потому, что на дороге ослаблено внимание к текущему содержанию вагонов, наблюдается недопустимое упрощенчество при ремонте.

Как показала проверка, прошедшая с 9 по 15 мая, буксы содержатся исключительно плохо. Из числа проверенных только 19 процентов букс полностью отвечают техническим правилам.

Начальник Исакогорского вагонного участка тов. Трапезников до сих пор не приступил к перезаправке букс с зимней на летнюю смазку, хотя подбивочные концы имеются, а летняя смазка не слита и проставляется в цистерне с 14 мая.

Эти недостатки характерны и для других участков. Хотя вагонная служба и располагает сведениями о том, что план перезаправки букс выполнен на 90 процентов, фактически в поездах имеется от 30 до 40 процентов вагонов с перезаправленными буксами.

В пункте технического осмотра станции Исакогорка подгонку подшипников делают обычным слесарным зубилом. При этом ссылаются на отсутствие рашпилей, тогда как почти всюду вагонники освоили производство этих рашпилей из кусков труб.

В Исакогорском вагоноремонтном пункте при обточке осевых шеек на станке допускается конус более одного миллиметра потому, что самоход неисправен. В ряде вагонных участков инструкторы по буксосмазочному хозяйству используются не по назначению.

Надо решительно покончить с подобными недостатками. Начальник вагонной службы тов. Енютин обязан резко усилить контроль за выполнением приказа НКПС № 444/ЦЗ и наметить организационно-технические меры по устранению случаев греения букс.

К. Немчинов,

помощник дорожного ревизора НКПС по безопасности.



Ремонт стрелочного перевода на станции Вологда-1.

Фото Я. Кисина.

В СРОК ВЫПОЛНИТЬ ПЛАН СТРОИТЕЛЬСТВА

Полугодовая программа жилищно-капитального строительства дорожным управлением строительных работ не выполнена. Прошло 5 с половиной месяцев, а строительство жилых домов, детских садов, столовых и магазинов все еще не развернуто.

К строительству трех детских садов в Вологде, в Череповце и Тихвине только что приступают.

Больше месяца начальник отдела школ дороги т. Громов подбирает место, где можно построить детский сад в Тихвине. В это время 27 строителей были вынуждены переключиться на другие работы.

Не начато строительство детского сада на 100 человек на станции Вологда.

Заместитель начальника управления строительных работ т. Курдин считает, что сроки еще не кончились и впереди еще два квартала. Эта самоуверенность напрасна. Для детских садов нет ни одного кирпича, нет материалов для крыш, и где их взять, управление не знает.

Под угрозой срыва находится строительство 5 кирпичных помещений для отделений связи. Потребуются 300000 кирпича, а у строителей нет ни одной сотни.

Вместо того, чтобы организовать в Череповецком районе выработку кирпича, его предполагают завозить из Архангельска. Это сопряжено с большими трудностями. Кирпич нужно переправить по Двине из Нюгломени и 800—1000 километров везти по железной дороге.

— Леса мы предполагаем заготовить в Емце 5000 кубометров,—рассуждает Курдин.—Для этого мы будем строить узкоколейную дорогу.

— Сколько человек работает на строительстве?

— Человек 10. Они рельсы подтаскивают, а к строительству еще не приступили.

Черепашьими темпами идет работа на таких важных объектах, как развитие станционных путей на станциях Исакогорка, Лоста и др.

В ходе строительства и восстановления жилых зданий имеет место низкое качество производимых работ. Так, на станции Волховстрой прораб Соболев в доме для паровозных бригад уложил под пол гнилые балки. Строительство еще не закончено, а дом требует ремонта.

Прораб строительного участка Николаев сообщил в управление, что он имеет договоренность на отпуск леса на лесобирже ветки Наволок. Не уточнив этой договоренности, доверчивые люди из управления направили в Наволок вертушку 15 платформ и 40 рабочих. Люди и платформы прибыли на место, а леса не дали. Вагоны и людей пришлось отправить обратно.

Работники строительного управления неудовлетворительный ход строительства сваливают на недостаток рабочих, строительных материалов, а сами должных мер к наведению порядка не принимают.

А. Быков.

К зиме ГОТОВИТЬСЯ СЕЙЧАС

2 июня состоялось собрание профсоюзно-хозяйственного актива паровозного отделения и депо Шарья.

С докладом о работе отделения и депо в зиму 1943—1944 гг. и мероприятиях по подготовке к зиме 1944—45 года выступил начальник паровозного отделения тов. Гудков. Он сообщил, что в зиму 1943—1944 года отделение работало плохо. По вине работников депо недодадено 83 паровоза под поезда. Среднесуточный пробег не выполнялся. Межпоездный ремонт отнял 345 паровозо-часов. Запущено котловое хозяйство. Завышен простой паровозов на промывочном и подемочном ремонте. Вместо того, чтобы уменьшить паровозный парк в эксплуатации, он был завышен.

Плохо работал Шарьинский склад (начальник тов. Хайдуков). Надлежащего ухода за механизмами не было, они часто ломались, простаивали. Паровозы вовремя не снабжались.

Работники электросилового хозяйства подачу электроэнергии не наладили.

Начальник коммунального хозяйства тов. Надеев указал, что в этом году предстоит капитальный ремонт здания депо, а строительные бригады не укомплектованы. В то же время заместитель начальника отделения Судаков плотников использует на других работах. Не заготовлен и строительный материал.

Начальник электросилового хозяйства тов. Луистенко заверил актив, что работники электросилового хозяйства работу по подготовке к зиме выполнят своими силами и все материалы изыщут на месте.

Машинист водокачки станции Шабалино тов. Мамаев рассказал, что на протяжении Отечественной войны он своими силами ремонтирует машину. В этом году уже приступлено к работе, агрегат и помещение будут к зиме полностью отремонтированы.

Начальник Свечинского склада топлива тов. Лугинин в своем выступлении заверил, что складское хозяйство, механизмы зимой будут работать бесперебойно.

Другие выступающие указывали, что комплексные бригады в депо Шарья не укомплектованы. Ученики, несмотря на то, что прошли длительную подготовку, на самостоятельную работу не переводятся.

Собрание приняло решение, направленные на улучшение работы и подготовку паровозного хозяйства к зиме 1944—45 года.

И. Валов,

председатель райпрофсожа Шарьинского отделения.

ТВОЙ ПОРТРЕТ

В минуты затишья твой снимок

Приятно смотреть на войне.

Тоска твоих глаз темносиних

Особенной кажется мне.

Чуть тронуты губы улыбкой,

Но грусть за улыбкой видна.

И я угадал без ошибки;

Ты нежно и просто верна.

И мне здесь под небом тревожным, Хоть ты далеко, далеко,

Тебя не любить невозможно

И жить без тебя нелегко.

Что раньше казалось неясным,

Ты в горькой разлуке поймешь,

И помни, что ты не напрасно

Мое возвращение ждешь.

Гвардии капитан Н. Чернышев, бывший работник Северной дороги.

39 лет на посту учителя

7 июня коллектив вологодской школы рабочей молодежи № 1 отмечал 60-летие со дня рождения и 39-летие педагогической деятельности П. А. Илливиной.

За 39 лет своей педагогической деятельности Павел Александрович подготовил сотни учащихся, многие из них стали специалистами железнодорожного транспорта.

Являясь мастером своего дела, Павел Александрович дает учащимся прочные знания, прививая любовь к родному языку.

Окончившие школу держат тесную связь с любимым учителем. Тов. Илливин получает много писем от своих бывших учеников, находящихся теперь на фронтах Отечественной войны.

Большую работу т. Илливин провел по организации школы рабочей молодежи, помощи учащимся в учебной работе.

Строго соблюдать правила санитарии

Строгое и повседневное соблюдение санитарных правил в столовых, особенно в летне-осенний период, является основной задачей хозяйственников.

Где грязь, мухи, несоблюдение личной гигиены, там не может быть хорошей и здоровой пищи. Такая столовая будет угрозой распространения желудочно-кишечных заболеваний.

Столовая № 2 станции Шарья содержится в антисанитарном состоянии. Здесь приказ начальника дороги № 207/Н от 17 апреля 1944 года совершенно не выполняется и мер к выполнению его не принимается.

Столовая до его времени не имеет даже остуженной кипяченой воды. Много мух, борьба с ними не ведется. Кухонная посуда не лужена. Помещение требует неотложного ремонта.

Заведующие столовых, прикрепленные врачи и общественность должны стать застрельщиками приготовления хорошей полноценной пищи, повседневно следить за чистотой и порядком в столовых.

Общественные санитарные инспекторы должны изучить санитарные правила и потребовать выполнения их от хозяйственников.

Н. Судаков,

инспектор пищевой санитарии лечебно-санитарной службы.

Фронтовики ждут писем

В редакцию поступило несколько писем бойцов, желающих установить переписку с железнодорожниками Северной. Сообщаем их адреса:

Полевая почта № 12458 А. Н. Колесов.

Полевая почта № 40648 К. С. Блинову.

КУЛЬТУРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛИНЕЙНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

В мае дорпрофсож в целях культурного обслуживания линейных железнодорожников и членов их семей по всей дороге от Архангельска до Филино и от Волховстрой до Свечи решил направить культурные бригады.

С 15 мая в разные направления пешком в путевые будки и казармы, на линейные станции вышли в поход 22 культурные бригады, объединившие 117 человек. Каждая бригада состояла из 5—9 человек.

Участники этих бригад подбирались с таким расчетом, чтобы помимо исполнения художественных номеров они смогли выполнить и другую работу. Например, в одну из бригад Буйского клуба вошли слесарь тов. Самсонов замечательная исполнительница песен советских композиторов. Тов. Филатов—электромонтер, баянист. Вдвоем они до начала своих выступлений отремонтировали и запаяли 116 штук различной домашней посуды. Тов. Орлова—медсестра. Она за один переход

детям линейных железнодорожников сделала 118 прививок против оспы. Участники бригад выпускали боевые листки, писали лозунги, проводили беседы, читки газет и художественной литературы, меняли книги, знакомили огородников с агротехникой и т. д. В 11 бригадах были сапожники, портные.

Обслуживая 19 Волховстроевскую дистанцию пути, где начальником Герой Социалистического Труда А. И. Рыков, инструктор дорпрофсожа тов. Багрова, зав клубом т. Голубев, побывали на 7 линейных станциях, в 14 путевых казармах и будках. Везде они обследовали состояние жилищ, водоемов и колодезев. Посетили семьи фронтовиков, выслушали их запросы, а детям преподнесли подарки.

Тов. Багрова знакомилась с состоянием профсоюзной работы на линейных станциях и околотках и тут же оказывала профортам необходимую помощь. Проверяла работу столовых, магазинов, ларьков и пекарен.

Красный уголок станции Коноша

(зав. т. Древняк), располагающий значительно меньшими возможностями, чем клубы, умело организовал работу по обслуживанию линии. Здесь дано 17 концертов, почино 38 пар детской обуви, выпущено 14 боевых листков. Бригада привезла брошюры и журналы для проживающего на 672 километре 58-летнего бригадира тов. Зайцева—отца трех сыновей-фронтовиков. Тов. Зайцев регулярно проводит читку газет и техническую учебу в своей бригаде.

Всего Няндомским райпрофсожем было организовано три бригады. Основными материалами, которыми пользовались агитаторы, являлись: первомайский приказ товарища Сталина, обращение московских железнодорожников, а также приказ Наркома о летне-путевых работах, решения XII пленума ВЦСПС. Одновременно с этим агитаторы знакомили железнодорожников о положении на фронтах Отечественной войны. 176 экземпляров художественной литературы выдано работникам линии. Обследованы все путевые будки и станционные здания, выявленные недостатки устранены.

При обсуждении производственных вопросов коллективы околотков брали на себя дополнительные обязательства. Коллектив 1 околотка взял

обязательство сменить во внеурочное время 300 шпал, повысить производительность труда до 120 процентов, план по среднему ремонту пути выполнить к Дню железнодорожника на 75 проц. Такие же обязательства взял коллектив 2 околотка. Передовые путеобходчики брали индивидуальные обязательства.

22 культурными бригадами на дороге пройдено пешком 1588 километров, посещено 365 путевых будок, казарм и полуказарм, 129 линейных станций. Устроено 143 концерта, проведено 623 читки газет и журналов, прочитано 94 агротехнических лекции, 40 семьям оказана медицинская помощь в доме. Сделано 185 противотифозных прививок и 269 против оспы. Написано 54 лозунга, роздано 546 различных брошюр, выпущено 22 боевых листка. Запаяно 185 штук домашней посуды, отремонтировано 89 пар обуви. Всего обслужено всеми бригадами 8323 человека.

Культурные бригады надо практиковать и впредь. Они поднимают производственную активность железнодорожников, дают возможность лучше знать запросы линейных работников.

И. Эльперин,

зам. председателя дорпрофсожа.

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Вологда, Набережная Свободы, 62. Тел. (ком. вока), отв. редактора—3-37, отв. секретаря и инструкторов—2-65 (2 зв.), нач. издательства—3-37, типография—2-65, городской—2-57.